

# L'arrêt Plessy v. Ferguson du 18 mai 1896 (I) : la validation de la ségrégation par la Cour Suprême des Etats-Unis

Les lois « Jim Crow » font référence aux règles ségrégationnistes en vigueur dans le sud des Etats-Unis après la guerre civile américaine (1861-1865) et l'abolition de l'esclavage (1865) jusqu'en 1965. Elles visaient à séparer physiquement les personnes dans les lieux publics, et notamment les transports en commun, en fonction de critères raciaux.

Le nom de Jim Crow aurait pour origine un spectacle chantant donné par Thomas Dartmouth Rice au début des années 1830 [\[1\]](#). L'artiste itinérant imitait, avec le visage grimé en noir, un esclave appelé « *Jim Crow* », maladroit et peu futé. L'expression est restée pour désigner de manière péjorative les afro-américains.



Photographie de Frederick Douglass vers 1850, National Portrait Gallery, Smithsonian Institution

Steve Luxenberg, rédacteur en chef adjoint du journal *The Washington Post* et auteur de l'ouvrage *The Story of Plessy v. Ferguson, and America's Journey from Slavery to Segregation*, publié en février 2019, explique que la ségrégation, contrairement aux idées reçues, n'a pas pris naissance dans le Sud des Etats-Unis après la guerre civile mais dans le nord et bien avant les années 1870 [\[2\]](#).

Avant la guerre civile, les noirs du sud des Etats-unis, soumis à l'esclavage, ne voyagent pas en train. Ils installent les lignes de chemins de fer [\[3\]](#). Steve Luxenberg indique dans son ouvrage avoir retrouvé dès octobre 1838 une référence à une voiture « *Jim Crow* » dans un journal du Massachusetts, la *Salem Gazette*, plusieurs semaines après l'ouverture de la ligne de chemin de fer reliant Boston à Salem [\[4\]](#). L'article relate un incident ayant amené un conducteur de train à imposer à un marin blanc ivre de s'installer dans la voiture « *Jim Crow* » (ou « *refuse car* ») à l'arrière du train en

raison de son comportement inacceptable [5]. Énoncée sans explications, l'expression « *Jim Crow* » paraît déjà en 1838 entré dans le langage courant pour désigner la voiture de chemin de fer réservée aux personnes de couleur et à toutes les personnes indésirables [6]. Dans l'Etat du Massachusetts où l'esclavage a été aboli en 1783, trois compagnies de chemin de fer sur huit ont mis en place de telles voitures. Cette mise à l'écart des personnes de couleur (représentant alors moins de 1% des habitants) ne rencontre pas dans les premiers temps d'opposition [7].

En 1841, des abolitionnistes noirs (David Ruggles, Frederick Douglass) vont refuser de s'installer dans la voiture qui leur est réservée, parfois appelée la « *dirt car* » [8]. Le président des chemins de fer *New Bedford and Taunton Railroad* justifie la même année la ségrégation par la séparation des « *ivrognes, des personnes sales, dépenaillées et des personnes de couleur des autres passagers* » [9]. La *Massachusetts Anti-Slavery Society* décide de s'emparer de cette question et mène campagne pour l'interdiction des voitures séparées dans les compagnies de chemin de fer de l'Etat. Elle obtient gain de cause en 1843 [10].

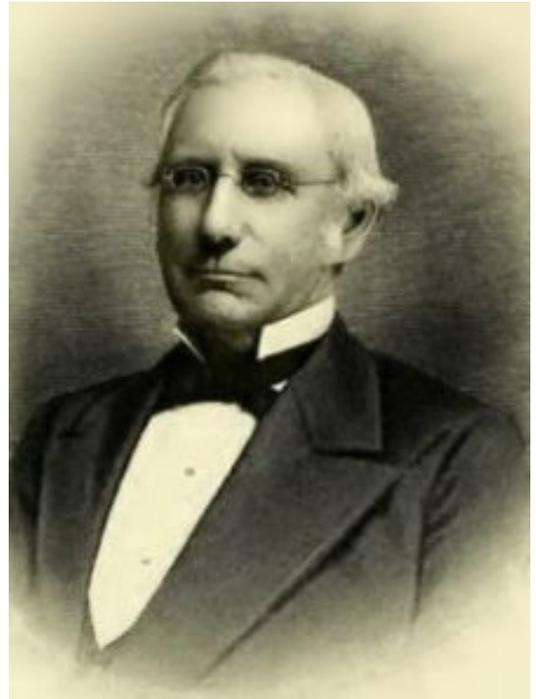


Elizabeth Jennings Graham

vers 1895, *New York  
Transit Museum*

Ce n'est pour autant ni la fin de la ségrégation ni celle de la résistance à de telles pratiques, laquelle connaîtra quelques réussites mais aussi des revers [\[11\]](#). A New-York en 1854, une jeune femme, Elizabeth Jennings, en retard à l'église où elle joue comme organiste, monte avec une amie dans un tramway tiré par des chevaux sans affichage autorisant les personnes noires à bord. Refusant de descendre, elle est évacuée manu militari par le conducteur et un agent de police [\[12\]](#). Avec le soutien de la communauté afro-américaine, elle engage une action judiciaire contre la compagnie de tramway. Elle est représentée par un jeune avocat, Arthur A. Chester qui deviendra en 1881 le 21ème président des Etats-Unis [\[13\]](#). En 1855, le juge new-yorkais tranche en sa faveur en soulignant que « *les personnes de couleurs, si sobres, bien élevées et exemptes de la maladie, ont les mêmes droits que les autres* » dans les transports en commun. Le jury lui octroie 250 dollars de dommages et intérêts [\[14\]](#).

A l'inverse, en 1858, la Cour suprême du Michigan donne tort à l'abolitionniste William Howard Day. Celui-ci avait engagé une action contre une compagnie de bateaux à vapeur qui avait refusé de lui vendre un ticket pour une cabine (*Day v. Owen*) [\[15\]](#).



Juge suprême Daniel Agnew (Cour suprême de Pennsylvanie), volume 1 de l'ouvrage *Genealogical and Personal History of Western Pennsylvania*, de John W. Jordan, 1915, p. 124-125

A Philadelphie en 1867, une jeune professeure, Mary Miles, est expulsée d'un train après avoir refusé de s'asseoir à l'emplacement prévu pour les personnes de couleur. Elle intente un procès à l'encontre de la compagnie de chemin de fer, la *Philadelphia Railroad Company*. Si elle obtient gain de cause devant la juridiction de première instance (*Court of Common Pleas*), elle essuie en novembre 1867 une défaite devant la Cour suprême de Pennsylvanie [15]. Le juge suprême Daniel Agnew, qui rédige l'opinion majoritaire de la Cour, justifie la ségrégation en reconnaissant le droit aux transporteurs de séparer des passagers (*a right to separate*) afin de préserver la paix [16].

Après avoir affirmé le principe selon lequel « *nul ne peut être exclu d'un moyen de transport par un transporteur en*

*raison de sa couleur, ses convictions religieuses ou ses relations ou opinions politiques*», le juge retient par contre que la décision d'un transporteur de séparer les passagers « *n'est pas déraisonnable* » au regard de son « *droit de propriété du moyen de transport et de l'intérêt public* » [17]. Selon lui, l'objectif de ces règles est de « *maintenir l'ordre et la bienséance et d'éviter les contacts et les heurts qui résulteraient de réticences naturelles bien connues* » [18]. Il précise que le seul droit du passager est celui d'être transporté en toute sécurité et dans des conditions de confort et de commodité [19]. Il fait un parallèle avec les « *ladies' car* », voitures réservées aux femmes, qui, explique-t-il, n'entraînent « *aucune perte de droits pour le sexe exclu* » (les hommes) [20].

La portée directe de l'arrêt *West Chester & Philadelphia Railroad v. Miles* sera très limitée dans la mesure où au moment de son prononcé, le législateur de Pennsylvanie a prohibé les discriminations raciales dans les trains [21]. Cependant, cette décision, avec les préjugés raciaux qu'elle véhicule, va avoir une forte résonance. Dans les années qui suivent, elle est citée dans de nombreuses décisions judiciaires et plus particulièrement dans l'arrêt *Plessy v. Ferguson* rendu en 1896 par la Cour suprême des Etats-Unis qui valide le principe de la ségrégation dans les lieux publics [22].

à suivre...

---

1. [↑] Voir l'article « *Who Was Jim Crow?* », de Becky Little, *National Geographic*, 6 août 2015 ; l'ouvrage « *Colored Travelers: Mobility and the Fight for Citizenship before the Civil War* », de Elizabeth Stordeur Pryor, pages 91-94 ; l'ouvrage « *Separate: The Story of Plessy v. Ferguson, and America's Journey from Slavery to Segregation* », de Steve Luxenberg, 2019, chapitre 1 ; l'article « [Jim Crow Railroads](#)

[in Massachusetts](#)« , de Louis Ruchames, *American Quarterly*, volume 8, numéro 1, 1956, page 62.

2. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019.

3. [\[↑\]](#) Voir l'article « [Been Workin' on the Railroad](#)« , de William G. Thomas, *The New-York Times – The Opinion Page*, 10 février 2012.

4. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019 ; l'article « [The Forgotten Northern Origins of Jim Crow](#)« , de Steve Luxenberg, *Time Magazine*, 12 février 2019 ; l'article « [The Jim Crow Car, The North, the South and the forgotten origins of racial separation](#)« , de Steve Luxenberg, *The Washington Post Magazine*, 20 février 2019.

5. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019.

6. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019.

7. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019.

8. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019 ; idem, Louis Ruchames, *American Quarterly*, 1956, page 62.

9. [\[↑\]](#) Idem, Elizabeth Stordeur Pryor, page 81 : « *In 1841, the president of the New Bedford and Taunton Railroad exemplified this phenomom when he admitted that his company used a segregated car to keep separate "the drunken, dirty, ragged and colored people from the others* » ; idem, Steve Luxenberg, 2019.

10. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019 ; l'article « [The Forgotten Northern Origins of Jim Crow](#)« , de Steve Luxenberg, *Time Magazine*, 12 février 2019.

11. [\[↑\]](#) Idem, Steve Luxenberg, 2019 ; l'article « [The Forgotten Northern Origins of Jim Crow](#)« , de Steve Luxenberg, *Time Magazine*, 12 février 2019. ; l'article « [The Jim Crow Car, The North, the South and the forgotten origins of racial](#)

[separation](#)« , de Steve Luxenberg, *The Washington Post Magazine*, 20 février 2019.

12. [↑] Idem, Steve Luxenberg, 2019 ; idem, Elizabeth Stordeur Pryor, pages 98, 99 ; l'article « [Her name was Elizabeth Jennings Graham. Do you know her story ?](#)« , sur le site internet du *New York Transit Museum* ; l'article « [The Woman Who Refused to Leave a Whites-Only Streetcar](#)« , de John H. Hewitt, *New York History*, volume 71, numéro 4, octobre 1990, pages 386-415, sur le site <https://daily.jstor.org/>.

13. [↑] L'article « [Her name was Elizabeth Jennings Graham. Do you know her story ?](#)« , sur le site internet du *New York Transit Museum* ; l'article « [The Woman Who Refused to Leave a Whites-Only Streetcar](#)« , de John H. Hewitt, *New York History*, volume 71, numéro 4, octobre 1990, pages 386-415, sur le site <https://daily.jstor.org/>.

14. [↑] L'article « [Her name was Elizabeth Jennings Graham. Do you know her story ?](#)« , sur le site internet du *New York Transit Museum* ; l'article « [The Woman Who Refused to Leave a Whites-Only Streetcar](#)« , de John H. Hewitt, *New York History*, volume 71, numéro 4, octobre 1990, pages 386-415, sur le site <https://daily.jstor.org/>.

15. [↑] Idem, Steve Luxenberg, 2019 ; l'article « [The Forgotten Northern Origins of Jim Crow](#)« , de Steve Luxenberg, *Time Magazine*, 12 février 2019. ; l'article « [The Jim Crow Car, The North, the South and the forgotten origins of racial separation](#)« , de Steve Luxenberg, *The Washington Post Magazine*, 20 février 2019.

16. [↑] Voir l'arrêt [West Chester & Philadelphia Railroad v. Miles](#) prononcé le 4 novembre 1967, 55 Pa. 209 *Supreme Court of Pennsylvania*, sur le site internet <https://www.ravellaw.com/>.

17. [↑] Voir l'arrêt [West Chester & Philadelphia Railroad v. Miles](#) prononcé le 4 novembre 1967, 55 Pa. 209 *Supreme Court of Pennsylvania*, sur le site internet <https://www.ravellaw.com/>.

18. [↑] Voir l'arrêt [West Chester & Philadelphia Railroad v. Miles](#) prononcé le 4 novembre 1967, 55 Pa. 209 *Supreme Court of Pennsylvania*, sur le site internet <https://www.ravellaw.com/>.
19. [↑] Voir l'arrêt [West Chester & Philadelphia Railroad v. Miles](#) prononcé le 4 novembre 1967, 55 Pa. 209 *Supreme Court of Pennsylvania*, sur le site internet <https://www.ravellaw.com/>.
20. [↑] Voir l'arrêt [West Chester & Philadelphia Railroad v. Miles](#) prononcé le 4 novembre 1967, 55 Pa. 209 *Supreme Court of Pennsylvania*, sur le site internet <https://www.ravellaw.com/>.
21. [↑] Voir l'ouvrage « *The Plessy Case: A Legal-historical Interpretation* » , de Charles A. Lofgren, 1989, page 121.
22. [↑] Voir l'ouvrage « *The Plessy Case: A Legal-historical Interpretation* » , de Charles A. Lofgren, 1989, page 121.